Vol.3 No.1 (January-June 2021)

การเปรียบเทียบหลักเกณฑ์ระบบคะแนนความประพฤติในการขับขี่ของประเทศไทยกับระบบมาตรฐานสากล

ปฏิญญา บุญผดุง[1]

วันได้รับบทความ: 8 เมษายน 2564 วันแก้ไข: 28 เมษายน 2564 วันยอมรับเผยแพร่: 30 เมษายน 2564

บทคัดย่อ

ประเทศไทยประสบกับปัญหาความปลอดภัยทางถนนมาอย่างยาวนาน ในแต่ละปีประเทศไทยสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินที่มีสาเหตุจากอุบัติเหตุทางถนนจำนวนมาก ส่งผลกระทบอย่างรุนแรงต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม ประเทศไทยจึงได้นำเอาระบบคะแนนความประพฤติ (Demerit Point System) กลับมาใช้อีกครั้งหนึ่ง โดยจะมีการบังคับใช้ในระยะเวลาอันใกล้ บทความทางวิชาการนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์ประสิทธิภาพของระบบคะแนนความประพฤติ (Demerit Point System) ของประเทศไทยโดยเปรียบเทียบกับแนวทางการปฏิบัติที่ดีตามมาตรฐานสากล และแนวทางปฏิบัติของประเทศที่มีระบบควบคุมคะแนนคล้ายกัน โดยพบว่าระบบคะแนนความประพฤติ (Demerit Point System) ของประเทศไทยมีมาตรฐานที่ทัดเทียมกับอารยะประเทศในภาพรวม แต่มีประเด็นสำคัญที่สามารถปรับปรุงเพิ่มขึ้นดังนี้ 1) ออกแบบระบบคะแนนและข้อหาสำหรับผู้ขับขี่หน้าใหม่ ผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์ และผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะ 2) ออกแบบระบบคะแนนและข้อหาสำหรับความผิดเกี่ยวกับการใช้ความเร็วและพฤติกรรมเมาแล้วขับ ให้สอดคล้องกับระดับความรุนแรงในการฝ่าฝืนกฎหมาย และ 3) ควรมีการทบทวนหลักเกณฑ์ของระบบควบคุมคะแนนความประพฤติทุก 1–2 ปี

คำสำคัญ: ระบบคะแนนความประพฤติ จราจร มาตรฐานสากล ความปลอดภัยทางถนน

RPCA-JCSS

[1] อาจารย์ (สบ3) กลุ่มงานอาจารย์ กองบัญชาการศึกษา สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (ผู้ประพันธ์บรรณกิจ)

Vol.3 No.1 (January-June 2021)

Comparing the Thai Demerit Point System with International Standards

Patinya Boonpadung[1]

Received: April 8, 2021 Revised: April 28, 2021 Accepted: April 30, 2021

Abstract

Thailand has long been faced with road safety problems. Each year, numerous road accidents have taken countless lives and damaged vast amounts of assets, resulting in significant impact on economic and social development. Thailand has therefore re-instituted the Demerit Point System of which its implementation is forthcoming. This article aims to analyze the performance of Thailand's Demerit Point System through comparison against best practices that comply to international standards, and to guidelines as practiced by countries that have implemented similar point systems. Findings from the article indicate that Thailand's Demerit Point System as a whole, is of comparable standard to those of advanced countries. Key recommendations arising from the study that can be adopted to improve the system include 1) Designing a point system and offenses for new drivers, experienced drivers and drivers of public transport; 2) Designing a point system and offenses related to speeding and driving under the influence of alcohol to be consistent with the degree of severity of violation of the law; and 3) A review of the guidelines and principles governing the Demerit Point System should be performed every 1 to 2 years.

Keywords: Demerit Point System, Traffic, International Standards, Road Safety

RPCA-JCSS

[1] Lecturer at Education Bureau, Royal Thai Police (Corresponding author)

บทนำ (Introduction)

ประเทศไทยประสบปัญหาเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนมาอย่างยาวนาน ในแต่ละปีประเทศไทยมีตัวเลขผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนโดยเฉลี่ย ปีละ 22,491 คน หรือ 60 คนต่อวัน (กระทรวงคมนาคม, 2563) และมีตัวเลขผู้บาดเจ็บสาหัส โดยเฉลี่ยเป็นจำนวน 107,542 คนต่อปี โดย สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (ทีดีอาร์ไอ) ได้ทำการศึกษา และสามารถคำนวณมูลค่าความสูญเสียทางเศรษฐกิจที่เกิดจากการเสียชีวิตและขาดเจ็บสาหัสได้ปีละประมาณ 5 แสนล้านบาท (ณัชชา โอเจริญ, 2560) นอกจากนี้ประเทศไทยยังถูกจัดให้เป็นประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงที่สุดเป็นอันดับที่ 9 ของโลก และเป็นอันดับที่ 1 ของอาเซียน โดยมีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 32.7 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน ตามรายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนนปี พ.ศ. 2561 (Global Status Report on Road Safety 2018) ของ World Health Organization (WHO) (World Health Organization, 2018)

ในปี พ.ศ.2563 จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสสายพันธุ์ โควิด-19 ส่งผลให้ยอดผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของไทยลดลงจากปีละประมาณ สองหมื่นคน มาเป็นจำนวน 15,749 คน (กรมควบคุมโรค, 2564) อย่างไรก็ดียอดผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของไทยในปี 2564 มีแนวโน้มที่จะสูงขึ้นจากปี 2563 โดยในปัจจุบันมีสถิติผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสะสมจากเดือนมกราคม จนถึงเดือนมีนาคม 2564 เป็นจำนวน 4,026 คน เปรียบเทียบกับในระยะเวลาเดียวกันของปี 2563 ที่มีจำนวน 3,935 คน (ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน, 2564) แนวโน้มของสถิติผู้เสียชีวิตทางถนนที่มากขึ้น อาจมาจากพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนที่เกิดความเคยชินกับสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 มากขึ้น ความเกรงกลัวที่จะรักษาระยะห่างทางสังคมหรือ Social Distancing เริ่มลดลง ซึ่งอาจจะนำมาสู่สถานการณ์การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในระดับเดียวกับสภาวะก่อนเกิดการแพร่ระบาดของเชื้อโรคโควิด-19

จะเห็นได้ว่าปัญหาความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยยังคงเป็นปัญหาร้ายแรงที่ทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องจะต้องร่วมมือกันต่อสู้เพื่อลดจำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน โดยเฉพาะการริเริ่มจัดทำมาตรการต่าง ๆ ที่มุ่งเป้าไปยังการลดสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย

ปัจจัยของการเกิดอุบัติเหตุสามารถอธิบายได้หลายมุมมอง มุมมองหนึ่งที่เป็นที่นิยมแพร่หลายคือการจำแนกปัจจัยของการเกิดอุบัติเหตุเป็น 3 ประเภทคือสาเหตุจาก คน รถ และถนนหรือสิ่งแวดล้อม สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากคนถือเป็นสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุของประเทศไทย โดยการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากความบกพร่องของผู้ขับขี่โดยตรงคิดเป็นร้อยละ 86.35 ของอุบัติเหตุทั้งหมด ในขณะที่การเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากความบกพร่องของผู้ขับขี่โดยอ้อมคิดเป็นร้อยละ 8.89 ของอุบัติเหตุทั้งหมด จะเห็นได้ว่าปัจจัยของการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากความบกพร่องของคนทั้งทางตรงและทางอ้อมมีสัดส่วนถึงร้อยละ 95.24 (กรมทางหลวง, 2563) ถือได้ว่าปัจจัยคน โดยเฉพาะพฤติกรรมของการขับขี่ เป็นเป้าหมายหลักของการรักษาความปลอดภัยทางถนนของไทย

ความพยายามในการควบคุมพฤติกรรมผู้ขับขี่ให้มีความปลอดภัยมากขึ้น ประเทศไทยได้มีการแก้ไขปรับปรุงพระราชบัญญัติจราจรทางบกฉบับเดิม และได้ออกพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 12) พ.ศ.

2562 โดยได้มีการนำเอามาตรการในการควบคุมพฤติกรรมผู้ขับขี่มาบังคับใช้หลายประการ โดยเฉพาะมาตรการในการกำหนดคะแนน การตัดคะแนน และการคืนคะแนน ของการขับขี่ หรือระบบ Demerit Point System ซึ่งเป็นมาตรการที่ต่างประเทศได้นำมาใช้มาเป็นเวลานานแล้ว และเป็นระบบที่สามารถควบคุมพฤติกรรมการขับขี่ได้อย่างดี อย่างไรก็ตามในประเทศไทยยังไม่เคยมีการบังคับใช้มาตรการดังกล่าวมาก่อน และนับตั้งแต่ได้มีการประกาศพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 12) พ.ศ.2562 ลงในราชกิจจานุเบกษาในวันที่ 22 พฤษาคม 2562 จนถึงปัจจุบัน ก็ยังไม่ได้นำมาตรการดังกล่าวมาบังคับใช้แต่อย่างใด ทั้งนี้สำนักงานตำรวจแห่งชาติและกรมขนส่งทางบก ได้มีการร่างระเบียบว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขเกี่ยวกับระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ พ.ศ.2563 เรียบร้อยแล้ว และจะมีการลงนามร่างระเบียบดังกล่าวเพื่อนำมาบังคับใช้ในระยะเวลาอันใกล้ ดังนั้นการวิเคราะห์ถึงประสิทธิภาพข้อดี และข้อเสียของหลักเกณฑ์ระบบคะแนนความประพฤติหรือ Demerit Point System (DPS) ของประเทศไทย ว่าจะสามารถแก้ไขปัญหาความปลอดภัยทางถนน ได้อย่างเหมาะสม สอดคล้องกับบริบทปัญหาของประเทศไทย และมีมาตรฐานทัดเทียมกับกลุ่มประเทศที่เจริญแล้วต่าง ๆ จึงเป็นสิ่งสำคัญ เพื่อค้นหาและเสนอแนวทางการปรับปรุงระบบคะแนนความประพฤติหรือ Demerit Point System (DPS) ของประเทศไทยให้พัฒนามากยิ่งขึ้นในอนาคต

ระบบคะแนนความประพฤติ (Demerit Point System) ของโลก

1. ความเป็นมา

ระบบคะแนนความประพฤติผู้ขับขี่จราจร เป็นมาตรการในการควบคุมความประพฤติของมนุษย์ในลักษณะของการสร้างความยับยั้ง (Deterrence) มีวัตถุประสงค์ให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรและไม่ทำความผิดซ้ำ ระบบคะแนนความประพฤติได้มีการนำมาบังคับใช้มาแล้วอย่างยาวนาน ประเทศที่นำระบบนี้มาใช้ครั้งแรกคือประเทศสหรัฐอเมริกา โดยนำมาใช้ในรัฐ Connecticut ในปี ค.ศ.1947 และภายหลังได้ขยายครอบคลุมเกือบทุกรัฐในสหรัฐอเมริกา และประเทศแคนาดา สหราชอาณาจักรเป็นประเทศต่อมาที่ได้นำระบบดังกล่าวมาใช้ในปี ค.ศ.1962 ประเทศออสเตรเลียและนิวซีแลนด์ในปี ค.ศ.1967 และประเทศญี่ปุ่นในปี ค.ศ. 1969 (Parliament of Victoria Australia, 1994) ในปัจจุบัน ประเทศที่มีความเจริญก้าวหน้า หรือประเทศที่พัฒนาแล้ว จะมีการนำเอาระบบคะแนนความประพฤติมาใช้เพื่อควบคุมผู้ขับขี่ของประเทศตนทั้งสิ้น ซึ่งนอกจากประเทศต่าง ๆ ที่ได้กล่าวมาข้างต้นแล้ว ปัจจุบันในทวีปยุโรป มีประเทศที่มีการใช้ระบบคะแนนความประพฤติทั้งสิ้นจำนวน 21 ประเทศจาก 27 ประเทศสมาชิกของสหภาพยุโรป (van Schagen et al., 2012) ในภูมิภาคอาเซียน ประเทศสิงคโปร์และมาเลเซีย เป็นสองประเทศที่ได้นำระบบดังกล่าวมาบังคับใช้เรียบร้อยแล้ว

ในหลักการทั่วไป ระบบคะแนนความประพฤติเป็นมาตรการที่ถูกคิดค้นขึ้นเพื่อสร้างการยับยั้ง (Deterrence Effect) ให้กับผู้ขับขี่ที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย ซึ่งบทลงโทษในลักษณะทางการเงิน เช่นโทษปรับไม่สามารถสร้างแรงยับยั้งได้มากเพียงพอที่จะผลักดันหรือสร้างแรงจูงใจให้ผู้ขับขี่เปลี่ยนพฤติกรรมมาปฏิบัติตามกฎหมาย และมีพฤติกรรมการขับขี่ที่มีความปลอดภัยมากขึ้น ซึ่งบทลงโทษของระบบคะแนนความ

ประพฤติเมื่อคะแนนถูกใช้จนหมดไปแล้ว หรือมีคะแนนสะสมจนถึงข้อกำหนดภายในระยะเวลาที่กำหนด จะเป็นการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว ซึ่งการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวส่งผลกระทบต่อการใช้ชีวิตประจำวันของผู้ถูกพักการใช้ และแม้ว่าผลของการศึกษาหลายแห่งระบุว่าผู้ถูกพักการใช้ใบอนุญาตขับขี่มักจะลักลอบขับขี่ในระยะเวลาที่ถูกลงโทษ แต่การลักลอบขับขี่ในลักษณะดังกล่าวจะมีปริมาณที่น้อยลงกว่าการขับขี่ในช่วงปกติ และจะมีพฤติกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัยมากขึ้น (Zaal, 1994)

นอกจากนี้ หลังจากที่ถูกพักการใช้ใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวแล้ว กระบวนการของระบบคะแนนความประพฤติมักจะมีขั้นตอนของการแก้ไขพฤติกรรมการขับขี่ผ่านการอบรมครั้งใหม่ก่อนที่จะอนุญาตให้ทำการขับขี่ได้อีกครั้ง ดังนั้นการใช้ระบบคะแนนความประพฤติจะสามารถสร้างความเท่าเทียมในการควบคุมพฤติกรรมการขับขี่ระหว่างผู้ที่มีรายได้น้อยและผู้ที่มีรายได้มากได้อย่างเป็นธรรมมากขึ้น

ระบบคะแนนความประพฤติยังสามารถนำมาใช้ระบุตัวผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมฝ่าฝืนกฎหมายบ่อยครั้ง และเอาข้อมูลดังกล่าวมาใช้ในการพิจารณาคดีของศาลให้มีบทลงโทษสูงขึ้น สามารถนำมาพัฒนาหลักสูตรสอนการขับขี่ และนำมาวิเคราะห์หาสาเหตุและความสัมพันธ์ระหว่างอุบัติเหตุและพฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่กระทำผิดซ้ำซ้อนได้อีกด้วย (Parliament of Victoria Australia, 1994)

การนำระบบคะแนนความประพฤติมาใช้ควบคุมพฤติกรรมของผู้ขับขี่ อาจส่งผลกระทบที่ไม่เหมือนกันต่อผู้ขับขี่ที่มีวินัยในการขับขี่แตกต่างกัน Dingle (1985) ได้จัดประเภทของผู้ขับขี่ไว้สามกลุ่มคือ 1) ผู้ขับขี่ที่ปฏิบัติตามกฎหมายอยู่เสมอ 2) ผู้ขับขี่ที่มีการฝ่าฝืนกฎหมายเล็ก ๆ น้อย ๆ อยู่บ้าง และ 3) ผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎหมายอยู่เป็นประจำ โดยระบบคะแนนความประพฤติ ไม่ค่อยมีผลกระทบต่อกลุ่มผู้ขับขี่ที่ปฏิบัติตามกฎหมายอยู่เสมอ และกลุ่มผู้ขับขี่ที่มีการฝ่าฝืนกฎหมายเล็ก ๆ น้อย ๆ อยู่บ้าง แต่จะส่งผลกระทบอย่างมากต่อกลุ่มผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎหมายอยู่เป็นประจำ ดังนั้นระบบคะแนนความประพฤติจึงได้รับความนิยมแพร่หลายในการนำมาปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผู้ขับขี่ในหลายประเทศ อย่างรวดเร็ว

2. ระบบคะแนนความประพฤติ (Demerit Point System) ตามมาตรฐานสากล

ระบบคะแนนความประพฤติที่ใช้กันอยู่ตามประเทศต่าง ๆ ทั่วโลกในปัจจุบัน จะมีรายละเอียดที่แตกต่างกันออกไปขึ้นอยู่กับระบบกฎหมาย และบริบททางสังคม และวัฒนธรรมต่าง ๆ ของแต่ละประเทศ อย่างไรก็ดี อาจกล่าวได้ว่ามาตรฐานกลางของระบบคะแนนความประพฤติที่มีความทันสมัยและมีความเป็นสากลมากที่สุดมาตรฐานหนึ่งปรากฏอยู่ในคู่มือหลักเกณฑ์แนวปฏิบัติที่ดีที่สุดของระบบคะแนนความประพฤติ (Criteria for BEST Practice Demerit POINT Systems) จัดทำโดยโครงการ BestPoint ของสหภาพยุโรป (EU) ที่มีวัตถุประสงค์ในการจัดทำและแนะนำหลักเกณฑ์หรือแนวปฏิบัติต่าง ๆ ที่จะส่งผลให้ระบบคะแนนความประพฤติมีประสิทธิภาพมากขึ้นสำหรับสมาชิกสหภาพยุโรป (EU) ดังนั้นระบบคะแนนความประพฤติของประเทศไทยที่กำลังจะนำมาบังคับใช้ในอนาคตอันใกล้ ควรมีลักษณะของหลักเกณฑ์ที่ใกล้เคียงกับคู่มือของโครงการ BestPoint ดังกล่าว

หลักเกณฑ์สำคัญที่ส่งผลให้ระบบคะแนนความประพฤติ มีดังนี้

2.1 ระบบการเพิ่มหรือตัดคะแนน

ในทางปฏิบัติระบบคะแนนความประพฤติทั้งในส่วนของลักษณะการกระทำผิดที่ถูกนำมาบังคับใช้ในการควบคุมความประพฤติ และระบบการเพิ่มหรือตัดคะแนน จะมีความแตกต่างกันอย่างหลากหลายในแต่ละประเทศ

ระบบการให้คะแนนของระบบคะแนนความประพฤติในโลกจะมีอยู่สองลักษณะ ลักษณะแรกจะระบบที่ผู้ขับขี่เริ่มต้นด้วยการมีคะแนนเป็นจำนวนศูนย์ และเมื่อกระทำความผิด คะแนนก็จะถูกบวกขึ้นจนถึงหลักเกณฑ์ที่จะถูกพักใบอนุญาตในการขับขี่ เป็นลักษณะการบวกเพิ่มคะแนน (Adding) ประเทศส่วนใหญ่ในโลกจะใช้ระบบการบวกเพิ่มคะแนนในลักษณะนี้ เช่น สหรัฐอเมริกา ประเทศส่วนใหญ่ในยุโรป ประเทศออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ และญี่ปุ่น ในทางตรงกันข้ามลักษณะที่สองผู้ขับขี่เริ่มต้นด้วยการมีคะแนนจำนวนหนึ่งและเมื่อได้กระทำผิดกฎจราจร ก็จะถูกตัดคะแนนลงเรื่อย ๆ จนเหลือศูนย์ และจะถูกพักใบอนุญาตในการขับขี่ขี่ เป็นลักษณะการตัดคะแนน (Subtracting) ประเทศที่ใช้ระบบการตัดคะแนนได้แก่ ฝรั่งเศส อิตาลี และสเปน (van Schagen et al., 2012)

จำนวนของคะแนนเริ่มต้น หรือจำนวนคะแนนที่จะถูกพักใบอนุญาตในการขับขี่ ยังมีความหลากหลายในแต่ละประเทศ อย่างไรก็ดีประเทศส่วนใหญ่ในยุโรปจะกำหนดหลักเกณฑ์คะแนนที่จะถูกพักใบอนุญาตในการขับขี่ที่จำนวน 12 คะแนน (ตารางที่ 1)

ตารางที่ 1 ตารางสรุปข้อมูลการกำหนดคะแนนของต่างประเทศ และระบบตัดคะแนนเดิมของไทย

ประเทศ	จำนวนคะแนนที่จะถูกพักใช้ใบขับขี่	คะแนน(ขั้นต่ำ) ข้อหาไม่ร้ายแรง	คะแนน(ขั้นสูง) ข้อหาร้ายแรง	จำนวนครั้ง (อย่างน้อย) ที่ทำผิดจนถูกสั่งพักใช้ใบขับขี่	จำนวนคะแนนที่จะถูกพักใช้ใบขับขี่ สำหรับผู้ที่เพิ่งได้รับใบขับขี่ / เยาวชน	บวก / ลบ คะแนน	ระยะเวลาที่บันทึกของแต่ละคะแนน	ระยะเวลาการพักใช้ใบขับขี่	การอบรมเพื่อได้คืนคะแนน (สมัครใจ/บังคับ)
อังกฤษ	12	3	11	2	6	บวกคะแนน	4 ปี	6 เดือน	สมัครใจ
ฝรั่งเศส	12	1-2	6	2	6	ลบคะแนน	3 ปี	6 – 12 เดือน	ทั้งสมัครใจและบังคับ
สเปน	12	1-2	6	2	8	ลบคะแนน	6/12 เดือน	3 – 6 เดือน	ทั้งสมัครใจและบังคับ
สาธารณรัฐเช็ก	12	3	7	2	เกณฑ์เดียวกับใบขับขี่ทั่วไป	บวกคะแนน	1 ปี	12 เดือน	สมัครใจ
เยอรมัน	18	1-4	5-7	4	เกณฑ์เดียวกับใบขับขี่ทั่วไป	บวกคะแนน	2 ปี / 5 ปี	6 เดือน	ทั้งสมัครใจและบังคับ
อิตาลี	20	1	10	3	เกณฑ์เดียวกับใบขับขี่ทั่วไป	ลบคะแนน	ไม่มีกำหนดเวลา	*ไม่กำหนดไว้ตายตัว*	สมัครใจ
ออสเตรีย	3	1	1	3	เกณฑ์เดียวกับใบขับขี่ทั่วไป	บวกคะแนน	2 ปี	3 เดือน	บังคับ
เนเธอร์แลนด์	3	1	1	3	เกณฑ์เดียวกับใบขับขี่ทั่วไป	บวกคะแนน	1 ปี	*ไม่กำหนดไว้ตายตัว*	ไม่มีการอบรม
ญี่ปุ่น	6	1-2	35-60	1	เกณฑ์เดียวกับใบขับขี่ทั่วไป	บวกคะแนน	1 ปี	30 วัน – 5 ปี *ขึ้นกับจำนวนคะแนน*	อบรมเพื่อลดจำนวนวันที่พักใช้ใบขับขี่/ ไม่มีระบบคืนคะแนน
ไทย(ระบบเดิม)	70	10	40	2	เกณฑ์เดียวกับใบขับขี่ทั่วไป	บวกคะแนน	1 ปี	ไม่เกิน 90 วัน	มีเฉพาะการอบรมผู้กระทำผิดซ้ำ/ ไม่มีระบบคืนคะแนน

ที่มา: คณะทำงานย่อยเพื่อพิจารณายกร่างและแก้ไขกฎหมายลำดับรอง ชุดที่ 3 สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (2562)

นอกจากนี้การกำหนดระยะเวลาการคืนคะแนนก็มีความแตกต่างกันในแต่ละประเทศ แต่ไม่ควรมีระยะเวลาคืนคะแนน (Lifetime of points) น้อยกว่า 1 ปี เนื่องจากโอกาสในการถูกจับกุมความผิดเกี่ยวกับการจราจรมีอยู่น้อย (van Schagen et al., 2012)

2.2 ลักษณะการกระทำผิด

เช่นเดียวกับระบบการเพิ่มหรือตัดคะแนน ลักษณะการกระทำผิดที่นำมาใช้ควบคุมความประพฤติก็มีความหลากหลายในประเทศต่าง ๆ หลักการสำคัญในการกำหนดลักษณะการกระทำผิดที่นำมาใช้ควบคุมความประพฤติควรเป็นลักษณะการกระทำผิดที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุในประเทศนั้น ๆ อย่างไรก็ดีในระดับสากล คู่มือหลักเกณฑ์แนวปฏิบัติที่ดีที่สุดของระบบคะแนนความประพฤติ (Criteria for BEST Practice Demerit POINT Systems) ของ BestPoint ได้แนะนำลักษณะการกระทำผิดจำนวน 12 ลักษณะซึ่งเป็นหลักเกณฑ์ขั้นต่ำที่ทุกประเทศควรกำหนดลักษณะความผิดเหล่านี้ในระบบคะแนนความประพฤติของตน ประกอบด้วย 1) ขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด 2) เมาหรือเสพแล้วขับ 3) การฝ่าฝืนเกี่ยวกับการใช้เข็มขัดนิรภัย หมวกนิรภัย และที่นั่งสำหรับเด็ก 4) ฝ่าไฟแดง 5) การฝ่าฝืนข้อกำหนดเกี่ยวกับลำดับการใช้ทาง 6) การแซงที่มีความอันตราย 7) การรักษาระยะห่างระหว่างรถยนต์ 8) การขับขี่ในลักษณะอันตรายบริเวณทางม้าลาย 9) การใช้โทรศัพท์มือในขณะขับขี่ 10) การฝ่าฝืนกฎหมายบริเวณทางรถไฟ 11) ขับย้อนศร หรือขับรถในที่ห้ามขับและ 12) ชนแล้วหนี

2.3 การกำหนดจำนวนคะแนนที่มีประสิทธิภาพ

การกำหนดจำนวนคะแนนที่จะเพิ่มหรือตัด จะต้องคำนึงถึงระดับความรุนแรงและผลกระทบต่อความปลอดภัยทางถนน การกระทำผิดที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยทางถนนอย่างรุนแรงจะต้องมีการเพิ่มหรือตัดคะแนนในสัดส่วนที่สูง ในทางตรงกันข้าม การกระทำผิดที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยทางถนนน้อย ควรมีการเพิ่มหรือตัดคะแนนที่น้อยลงไปตามสัดส่วน และบริบทของแต่ละประเทศ

ในกรณีของการกระทำผิดที่มีระดับความรุนแรงที่แตกต่างกันเช่น เมาหรือเสพแล้วขับ และการใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนด การเพิ่มหรือตัดคะแนนควรมีสัดส่วนที่แตกต่างกันตามระดับความรุนแรงของการฝ่าฝืนกฎหมาย เช่นหากใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนดเป็นจำนวนมาก ควรมีการเพิ่มหรือตัดแต้มจำนวนมากกว่า ผู้ที่ใช้ความเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนดเพียงเล็กน้อย (van Schagen et al., 2012)

2.4 ประเภทของผู้ขับขี่

ลักษณะของระบบคะแนนความประพฤติที่มีประสิทธิภาพ ควรมีการออกแบบให้มีระบบการตัดหรือเพิ่มคะแนนสำหรับกลุ่มผู้ขับขี่ที่มีลักษณะแตกต่างกันไป เช่น ผู้ขับขี่มือใหม่ที่เพิ่งได้รับใบอนุญาตขับขี่ ผู้ขับขี่ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่มาเป็นเวลานานมีประสบการณ์ในการขับขี่สูง และผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะหรือผู้ที่มีอาชีพรับจ้างขับขี่

คู่มือหลักเกณฑ์แนวปฏิบัติที่ดีที่สุดของระบบคะแนนความประพฤติ (Criteria for BEST Practice Demerit POINT Systems) ของ BestPoint ได้แนะนำว่าผู้ขับขี่มือใหม่ที่เพิ่งได้รับใบอนุญาตขับขี่ควรมีมาตรการพิเศษที่มีความเข้มข้นมากกว่ากลุ่มผู้ขับขี่ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่มาเป็นเวลานาน เช่นมีจำนวนคะแนนตั้งต้นที่น้อยกว่าปกติ หรือมีระบบการคำนวณคะแนนที่ส่งผลให้กลุ่มผู้ขับขี่มือใหม่สามารถกระทำผิดกฎหมายได้น้อยครั้งกว่ากลุ่มทั่วไป ก่อนจะถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว ทั้งนี้เนื่องจากกลุ่มผู้ขับขี่มือใหม่มักจะมีอายุน้อย ขาดประสบการณ์และมักจะมีความคึกคะนอง โดยเฉพาะเวลาขับขี่ร่วมกับกลุ่มเพื่อนฝูง

แนวคิดนี้มีความสอดคล้องกับระบบประกันอุบัติเหตุรถยนต์ที่จะคิดดอกเบี้ยผู้ขับขี่ที่มีอายุน้อยมากกว่าผู้ขับขี่ที่อยู่ในวัยกลางคน

ในส่วนผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะหรือผู้ที่มีอาชีพรับจ้างขับขี่ จะต้องมีระดับความรับผิดชอบสูงกว่าผู้ขับขี่ทั่วไป เพราะจะต้องรับผิดชอบต่อผู้โดยสาร และมักจะมีระยะเวลาในการขับขี่บนท้องถนนมากกว่าผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะโดยทั่วไป ดังนั้นรัฐบาลจึงควรออกแบบระบบคะแนนที่ครอบคลุมระยะเวลาการขับขี่และระยะเวลาการพักผ่อน และมาตรฐานความปลอดภัยของรถยนต์สาธารณะอีกด้วย นอกจากนี้ในสหภาพยุโรปยังมีมาตรการการควบคุมนายจ้าง หรือเจ้าของบริษัทผู้ว่าจ้างพนักงานขับรถสาธารณะ หรือรถบรรทุกสิ่งของ โดยมีการตรวจสอบระดับความเสี่ยงของบริษัทต่างๆ ในการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของลูกจ้าง

ระบบคะแนนความประพฤติ (Demerit Point System) ของไทย

แนวความคิดในการนำระบบคะแนนความประพฤติมาบังคับใช้ในประเทศไทยเพื่อลดพฤติกรรมการขับขี่ที่เสี่ยงอันตรายเคยมีมาก่อนแล้วตามมาตรา 161 ของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535 โดยสำนักงานตำรวจแห่งชาติได้ออกข้อกำหนดสำนักงานตำรวจแห่งชาติเรื่องการดำเนินการบันทึกคะแนน อบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิดและการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ในปี พ.ศ.2542 และมีการแก้ไขทั้งหมดจำนวน 4 ฉบับในปี พ.ศ. 2550

ระบบคะแนนความประพฤติในปี พ.ศ.2542 เป็นระบบแบบเพิ่มคะแนน โดยผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรจะถูกบันทึกคะแนนจากต่ำสุด 10 คะแนน ไปจนถึงสูงสุด 40 คะแนน ตามระดับความร้ายแรงของข้อหาที่แบ่งออกเป็นทั้งหมด 4 ระดับ และหากผู้ขับขี่ถูกบันทึกคะแนนเกินกว่า 60 คะแนนภายใน 1 ปี จะถูกสั่งพักใช้ใบขับขี่ เข้าสู่กระบวนการอบรม และทดสอบการขับขี่ก่อนได้รับอนุญาตให้ใช้ใบอนุญาตขับขี่อีกครั้ง

อย่างไรก็ดี ระบบคะแนนความประพฤติในปี พ.ศ.2542 ดังกล่าว เมื่อได้นำออกมาบังคับใช้แล้ว กลับไม่สามารถนำมาบังคับใช้ได้จริง สาเหตุมาจากข้อจำกัดหลายประการ ข้อจำกัดที่มีความสำคัญอย่างมากและเป็นปัญหาหลักคือการขาดระบบการบริหารข้อมูลเกี่ยวกับใบสั่ง และข้อหาการกระทำผิดตามกฎหมายจราจรทางบก ที่สามารถเชื่อมโยงเข้ากับใบอนุญาตขับขี่ หรือทะเบียนรถยนต์ในภาพรวมได้อย่างมีประสิทธิภาพ ปัญหาดังกล่าวส่วนหนึ่งมาจากระดับของเทคโนโลยีในอดีตที่ยังมีราคาแพง และประสิทธิภาพที่ไม่เท่าเทียมในปัจจุบัน ส่งผลให้ในทางปฏิบัติ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรจะบันทึกคะแนนลงในใบขับขี่ หรือเอกสารที่ออกแบบโดยสำนักงานตำรวจแห่งชาติโดยไม่มีระบบกลางที่สามารถตรวจสอบได้ เมื่อการบันทึกทำโดยมือและไม่สามารถตรวจสอบหากเอกสารชำรุดหรือหาย การบังคับใช้จึงไม่มีประสิทธิภาพ นำไปสู่การเลิกบังคับใช้โดยปริยายในที่สุด

ในปัจจุบัน ตามที่ได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 12) พ.ศ.2562 ฉบับล่าสุด ได้มีการนำเอาระบบคะแนนความประพฤติกลับมาใช้อีกครั้ง โดยปรากฏในมาตรา 142/1 ดังนี้

“มาตรา 142/1 เพื่อประโยชน์ในการควบคุมความประพฤติของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ให้เกิดความปลอดภัยในการจราจร ในกรณีที่ผู้ขับขี่ผู้ใดกระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้หรือตามกฎหมายอื่นอันเกี่ยวกับรถหรือการใช้ทาง ให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติจัดให้มีระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่

ระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถตามวรรคหนึ่ง อย่างน้อยต้องประกอบด้วย การกำหนดคะแนน การตัดคะแนน และการคืนคะแนน โดยวิธีดำเนินการดังกล่าวให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติและอธิบดีกรมการขนส่งทางบกร่วมกันกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา ทั้งนี้ ในการกำหนดคะแนนความประพฤติในการขับรถให้คำนึงถึงประเภทของใบอนุญาตขับขี่และเหตุแห่งการกระทำความผิดด้วย

ในกรณีที่ผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ผู้ใดถูกตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถจนหมดคะแนน ตามที่กำหนดไว้ ให้ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติในแต่ละท้องที่สั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ผู้นั้นคราวละเก้าสิบวัน ทั้งนี้ ตามระเบียบ ที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด”

มาตรา 142/1 ที่แก้ไขเพิ่มเติมตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 12) พ.ศ.2562 ให้อำนาจผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติและอธิบดีกรมการขนส่งทางบกร่วมกันกำหนดรายละเอียดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขของระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถที่จะนำมาบังคับใช้ในปัจจุบัน ซึ่งทั้งสองหน่วยงานได้ร่วมกันร่างระเบียบว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขเกี่ยวกับระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ พ.ศ.2563 เรียบร้อยแล้ว และจะมีการลงนามร่างระเบียบดังกล่าวเพื่อนำมาบังคับใช้ในระยะเวลาอันใกล้

ระบบคะแนนความประพฤติของประเทศไทย ตามร่างหลักเกณฑ์ดังกล่าว เป็นระบบคะแนนความประพฤติแบบตัดคะแนน โดยผู้ขับขี่ทุกรายจะได้รับคะแนนความประพฤติจำนวน 12 คะแนน เป็นคะแนนเริ่มต้น ในมาตรฐานเดียวกันกับประเทศยุโรปหลาย ๆ ประเทศ ตามตารางที่ 1 โดยผู้ขับขี่จะถูกตัดคะแนนเมื่อได้กระทำผิดกฎหมายที่เกี่ยวกับการจราจรหรือรถยนต์ ทั้งนี้ระดับคะแนนจะแบ่งออกเป็น 4 ระดับ ตามกลุ่มความผิดประเภทต่าง ๆ โดยจะถูกหักคะแนนครั้งละ 1-4 คะแนน รายละเอียดตามตารางที่ 2 ผู้ขับขี่ที่ถูกตัดคะแนนในแต่ละครั้งจะได้รับคะแนนคืนในวันถัดจากวันครบกำหนดหนึ่งปีนับตั้งแต่วันที่ถูกตัดคะแนน ในกรณีที่ที่ถูกตัดคะแนนจนหมด ผู้ขับขี่ดังกล่าวจะถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่เป็นระยะเวลา 90 วัน

ผู้ขับขี่จะสามารถเข้ารับการอบรมเพื่อพัฒนาและปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่ และได้รับคะแนนคืนได้ โดยมีรายละเอียดและเงื่อนไขต่างๆ ตามความถี่ของการกระทำผิด และจำนวนคะแนนที่โดนตัด

RPCA-JCSS

ตารางที่ 2 กลุ่มข้อหาและจำนวนคะแนนที่ถูกตัด

ลำดับ	ข้อหาที่ตัด 1 คะแนน
1	ขับรถไม่หยุดให้คนเดินข้ามทาง ณ ทางข้าม (ฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางประเภทบังคับ “เส้นทางข้าม” (มาตรา 21 วรรคหนึ่ง และมาตรา 152))
2	ขับรถโดยประมาทหรือน่าหวาดเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน (มาตรา 43 (4) และมาตรา 157)
3	ขับรถบนทางเท้าโดยไม่มีเหตุอันสมควร (มาตรา 43 (7) และมาตรา 157)
4	ขับรถในขณะใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่โดยไม่ใช้อุปกรณ์เสริมสำหรับการสนทนา (มาตรา 43 (9) และมาตรา 157)
5	ไม่ขับรถด้วยอัตราความเร็วตามที่กำหนดในกฎกระทรวงหรือตามเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้ในทาง (มาตรา 67 วรรคหนึ่ง และมาตรา 152)
6	ไม่หยุดรถหรือจอดรถให้อยู่ชิดขอบทางด้านซ้ายหรือชิดช่องเดินรถประจำทางเพื่อให้รถฉุกเฉินผ่านไปก่อนเมื่อเห็นรถฉุกเฉินขณะปฏิบัติหน้าที่ (มาตรา 76 (2) และมาตรา 148)
7	ขับขี่รถจักรยานยนต์โดยไม่สวมหมวก ที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตรายหรือขับขี่รถจักรยานยนต์ในขณะที่คนโดยสารรถจักรยานยนต์มิได้สวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะ เพื่อป้องกันอันตราย (มาตรา 122 วรรคหนึ่ง วรรคสอง และมาตรา 148)
8	ขับขี่รถยนต์โดยไม่ รัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะขับขี่รถยนต์หรือขับขี่รถยนต์โดยไม่จัดให้คนโดยสารรถยนต์รัดร่างกายไว้กับที่นั่งด้วยเข็มขัดนิรภัยขณะโดยสารรถยนต์ (มาตรา 123 วรรคสอง และมาตรา 148)
9	นำรถที่มิได้ติดแผ่นป้ายเลขทะเบียน แผ่นป้าย เครื่องหมายเลขทะเบียนหรือป้ายประจำรถตามกฎหมาย มาใช้ในทางเดินรถ (มาตรา 7 และมาตรา 152)
10	ไม่จัดให้รถที่จดทะเบียนแล้วมีและแสดงแผ่นป้ายและเครื่องหมายครบถ้วนถูกต้องตามที่กำหนดในกฎกระทรวง (มาตรา 11 และมาตรา 60 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์พ.ศ. 2522)
11	เปลี่ยนแปลงโดยวิธีใด ๆ หรือปิดบังทั้งหมดหรือบางส่วนซึ่งเครื่องหมายที่นายทะเบียนออกให้ประจำรถ (มาตรา 67 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522)
12	ได้รับใบสั่งและไม่ชำระค่าปรับโดยไม่มีเหตุอันสมควร (มาตรา 155) ในข้อหาความผิดตามบัญชีแนบท้ายระเบียบนี้
ลำดับ	**ข้อหาที่ตัด 2 คะแนน**
1	ขับรถโดยไม่ปฏิบัติตามสัญญาณจราจรไฟสีแดงหรือเครื่องหมายจราจรสีแดงที่มีคำว่า “หยุด” (มาตรา 22 (2) และมาตรา 152)
2	ขับรถฝ่าฝืนทิศทางเดินรถ (ย้อนศร) (มาตรา 33 และมาตรา 151 หรือมาตรา 41 และมาตรา 148)
3	ขับรถในระหว่างที่ใบอนุญาตถูกสั่งยึด หรือถูกสั่งพักใช้(มาตรา 65 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2547)
ลำดับ	**ข้อหาที่ตัด 3 คะแนน**
1	ขับรถในขณะหย่อนความสามารถในอันที่จะขับ (มาตรา 43 (1) และมาตรา 160 วรรคสาม)
2	ขับรถในลักษณะที่ผิดปกติวิสัยของการขับรถตามธรรมดา หรือไม่อาจแลเห็นทางด้านหน้าหรือด้านหลัง ด้านใดด้านหนึ่งหรือทั้งสองด้านได้พอแก่ความปลอดภัย (มาตรา 43 (5) และมาตรา 160 วรรคสาม)
3	ขับรถก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่นและไม่หยุดรถให้ความช่วยเหลือตามสมควร ไม่แสดง ตัวและแจ้งเหตุต่อตำรวจ ที่ใกล้เคียงทันที (มาตรา 78 วรรคหนึ่ง และมาตรา 160 วรรคหนึ่ง หรือวรรคสอง)
ลำดับ	**ข้อหาที่ตัด 4 คะแนน**
1	ขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น (มาตรา 43 (2) และมาตรา 160 ตรี)
2	ขับรถในขณะเสพยาเสพติดให้โทษ หรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและ ประสาท (มาตรา 43 ทวิและมาตรา 157/1 วรรคสอง)
3	ขับรถโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น (มาตรา 43 (8) และมาตรา 160 วรรคสาม)
4	แข่งรถในทางโดยไม่ได้รับอนุญาต เป็นหนังสือจากหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจร (มาตรา 134 วรรคหนึ่ง และมาตรา 160 ทวิ)

ที่มา: ร่างระเบียบว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขเกี่ยวกับระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ พ.ศ.2563

RPCA-JCSS

ระบบคะแนนความประพฤติ (Demerit Point System) ของไทย เปรียบเทียบกับมาตรฐานสากล

ระบบคะแนนความประพฤติของประเทศไทย โดยรวมแล้วมีโครงสร้างที่คล้ายคลึงกับระบบคะแนนความประพฤติของประเทศที่เจริญแล้วต่าง ๆ โดยเฉพาะกลุ่มประเทศยุโรป คือมีจำนวนคะแนนความประพฤติที่ 12 คะแนน ครอบคลุมการกระทำผิดหลักที่ส่งผลต่อความปลอดภัยทางถนน และมีระบบการอบนมใหม่เพื่อปรับเปลี่ยนทัศนคติและพฤติกรรมของผู้ขับขี่ให้มีความปลอดภัยมากขึ้น อย่างไรก็ดีเมื่อพิจารณาลงไปในรายละเอียดแล้ว มีหลายประเด็นที่ระบบคะแนนความประพฤติของประเทศไทย ยังมีความแตกต่างจากมาตรฐานสากล และอาจเป็นแนวทางในการนำมาพัฒนาได้ในอนาคตดังนี้

1.ประเภทของผู้ขับขี่

ระบบคะแนนความประพฤติของประเทศไทย ใช้มาตรการในการควบคุมความประพฤติของผู้ขับขี่ในทุกประเภทในระดับที่เท่าเทียมกัน ไม่ว่าผู้ขับขี่ในระบบของไทยจะเป็นผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล หรือรถยนต์สาธารณะ เป็นผู้ขับขี่หน้าใหม่ที่เพิ่งได้รับในอนุญาตไม่กี่ปี หรือผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์ในการขับขี่มาอย่างยาวนาน ซึ่งการที่ไม่มีมาตรการที่เฉพาะเจาะจงสำหรับผู้ขับขี่ในกลุ่มต่างๆ อาจกล่าวได้ว่าเป็นปัจจัยหนึ่งที่อาจส่งผลให้ ระบบคะแนนความประพฤติของประเทศไทย ยังไม่อาจมีประสิทธิภาพในระดับสูงสุด เนื่องจากความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ และระดับของความรับผิดชอบของแต่ละกลุ่มประเภทผู้ขับขี่มีความแตกต่างกัน อย่างไรก็ดีการออกแบบให้มีระบบคะแนนความประพฤติ เฉพาะเจาะจงสำหรับผู้ขับขี่ในกลุ่มต่างๆ นั้น ในปัจจุบัน ยังมีเพียงไม่กี่ประเทศเท่านั้นที่มีการนำไปใช้ ในกลุ่มประเทศยุโรป มีเพียง 8 ประเทศเท่านั้นที่ได้นำเอามาตรการเฉพาะเจาะจงแต่ละกลุ่มประเภทผู้ขับขี่มาบังคับใช้ (van Schagen et al., 2012) ดังนั้นระบบคะแนนความประพฤติของประเทศไทย จึงถือยังอยู่ในระดับที่ทัดเทียมกับอารยะประเทศส่วนใหญ่

2. ประเภทความผิด

อย่างที่ได้กล่าวมาแล้ว ระบบคะแนนความประพฤติของประเทศไทย ได้แบ่งกลุ่มการกระทำความผิดออกเป็น 4 ระดับ คือ 1) กลุ่มข้อหาที่ถูกตัดคะแนนจำนวน 1 คะแนน มีทั้งหมด 12 ข้อหา 2) กลุ่มข้อหาที่ถูกตัดคะแนนจำนวน 2 คะแนน มีทั้งหมด 3 ข้อหา 3) กลุ่มข้อหาที่ถูกตัดคะแนนจำนวน 3 คะแนน มีทั้งหมด 3 ข้อหา และ 4) กลุ่มข้อหาที่ถูกตัดคะแนนจำนวน 4 คะแนน มีทั้งหมด 4 ข้อหา (ตาราง 2) ซึ่งการแบ่งกลุ่มข้อหาจำนวน 4 กลุ่มดังกล่าว น่าจะหรือควรที่จะสะท้อนถึงระดับความรุนแรงของข้อหา หรือระดับอิทธิพลที่จะส่งผลถึงความปลอดภัยทางถนนของสาธารณะ

จากการพิจารณาประเภทความผิดของระบบคะแนนความประพฤติของประเทศไทยโดยเปรียบเทียบกับหลักเกณฑ์แนะนำของสหภาพยุโรป ที่ระบบคะแนนความประพฤติควรครอบคลุมอย่างน้อยลักษณะการกระทำผิดจำนวน 12 ประเภทพบว่า ระบบของไทยยังไม่ครอบคลุมลักษณะการกระทำผิดเกี่ยวกับ 1) การฝ่าฝืนข้อกำหนดเกี่ยวกับลำดับการใช้ทาง 2) การรักษาระยะห่างระหว่างรถยนต์ และ 3) การฝ่าฝืนกฎหมายบริเวณทางรถไฟ ซึ่งลักษณะการกระทำผิดทั้งสามประการล้วนแต่ส่งผลต่อความปลอดภัยทางถนนทั้งสิ้น

อย่างไรก็ดีหลายๆ ประเทศก็ไม่ครอบคลุมลักษณะการกระทำผิดจำนวน 12 ประเภทตามหลักเกณฑ์แนะนำของสหภาพยุโรปเช่นเดียวกันกับไทย

ระบบคะแนนความประพฤติของประเทศไทย มีจำนวนข้อหาในการกระทำผิดทั้งสิ้น 22 ข้อหา ซึ่งถือว่าน้อยเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศที่เจริญแล้วอย่างสหราชอาณาจักร ที่มีจำนวนข้อหามากกว่า 60 ข้อหา โดยจะถูกตัดคะแนนครั้งละระหว่าง 1-11 คะแนน (Government of United Kingdom, n.d.) หรือรัฐเซาท์ออสเตรเลีย ประเทศออสเตรเลีย ที่ใช้ระบบคะแนนจำนวน 12 คะแนนเช่นเดียวกับไทย ก็มีจำนวนข้อหาจำนวนมาก มาจากเกือบทุกมาตราของกฎหมายที่เกี่ยวกับการจราจรและรถยนต์ โดยจะถูกตัดคะแนนครั้งละระหว่าง 1-9 คะแนน (Government of South Australia, n.d.) ซึ่งทั้งสหราชอาณาจักรและรัฐเซาท์ออสเตรเลีย จะครอบคลุมข้อหาที่เกี่ยวกับการฝ่าฝืนสัญญาณ และป้ายจราจร อย่างละเอียด ประเทศที่มีประเภทของข้อหาจำนวนค่อนข้างน้อยใกล้เคียงกับไทยคือประเทศฝรั่งเศส ที่มีจำนวนข้อหาทั้งหมด 36 ข้อหา โดยจะถูกตัดคะแนนครั้งละระหว่าง 1-6 คะแนน (Directorate for Legal and Administrative Information of France, 2020)

อย่างไรก็ดี ระบบคะแนนความประพฤติของทั้งสหราชอาณาจักร รัฐเซาท์ออสเตรเลีย และประเทศฝรั่งเศส ซึ่งเป็นกลุ่มประเทศที่ใช้จำนวนคะแนนสำหรับควบคุมความประพฤติจำนวน 12 คะแนนเช่นเดียวกับประเทศไทย มีระบบที่มีลักษณะเหมือนกัน และมีความแตกต่างจากไทย ที่มีนัยยะสำคัญอยู่ 2 ประการคือ 1) ลักษณะการกระทำผิดเกี่ยวกับการขับขี่ด้วยความเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด และความผิดเมาแล้วขับ จะมีระดับคะแนนที่แตกต่างกันขึ้นอยู่กับระดับความรุนแรงที่ฝ่าฝืนกฎหมาย ยกเว้นประเทศฝรั่งเศสที่มีระดับคะแนนของความผิดเมาแล้วขับในระดับเดียวแบบประเทศไทย และ 2) การกระทำผิดเกี่ยวกับการขับขี่ด้วยความเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนดจะถูกกำหนดให้อยู่ในความผิดรุนแรงและจะถูกกำหนดให้ต้องเพิ่มหรือตัดคะแนนจำนวนมาก (ตารางที่ 3)

ตารางที่ 3 เปรียบเทียบคะแนนในข้อหาขับรถเกินกว่ากฎหมายกำหนด และเมาแล้วขับของต่างประเทศกับประเทศไทย

	สหราชอาณาจักร		**เซาท์ออสเตรเลีย**		**ฝรั่งเศส**		**ไทย**	
	ความผิด	คะแนน	ความผิด	คะแนน	ความผิด	คะแนน	ความผิด	คะแนน
ขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด	เกินกว่า 10-20 กม./ชม.	3	เกินต่ำกว่า 10 กม./ชม.	2	เกินต่ำกว่า 20 กม./ชม.	1	ทุกช่วงความเร็ว	1
	เกินระหว่าง 20-30 กม./ชม.	4-6	เกินระหว่าง 10-10 กม./ชม.	3	เกินระหว่าง 20-30 กม./ชม.	2		
	เกินกว่า 20-30 กม./ชม.	6	เกินระหว่าง 20-30 กม./ชม.	5	เกินระหว่าง 30-40 กม./ชม.	3		
	(ขึ้นอยู่กับช่วงความเร็วอนุญาต)		เกินกว่า 30 กม./ชม.	7	เกินระหว่าง 40-50 กม./ชม.	4		
					เกินกว่า 50 กม./ชม.	6		
เมาแล้วขับ	ขึ้นอยู่กับระดับแอลกอฮอล์	3-11	ขึ้นอยู่กับระดับแอลกอฮอล์	4-6	ทุกกรณี	6	ทุกกรณี	4

ระบบคะแนนความประพฤติของต่างประเทศที่ใช้หลักเกณฑ์ 12 คะแนนแบบไทย ทั้งสหราชอาณาจักร ฝรั่งเศส และรัฐเซาท์ออสเตรเลีย ให้ความสำคัญกับระดับความรุนแรงในการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรเกี่ยวกับการใช้ความเร็วและพฤติกรรมเมาแล้วขับ เนื่องจากผู้ขับขี่ที่ใช้ความเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด หรือที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในจำนวนที่มากขึ้น ย่อมส่งผลต่อความเสี่ยงในการที่จะเกิดอุบัติเหตุที่มากขึ้น แนวทางในการควบคุมพฤติกรรมโดยการหักหรือเพิ่มคะแนนผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎหมายในระดับรุนแรงในลักษณะนี้ น่าจะสะท้อนสภาพปัญหาและสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุได้ดีกว่าการคำนวณคะแนนแบบคงที่ในลักษณะของประเทศไทย ที่ผู้ทำความผิดเล็กน้อยหรือทำความผิดรุนแรง จะถูกตัดคะแนนในจำนวนที่เท่ากัน

นอกจากนี้จะเห็นได้ว่า ในกรณีของประเทศไทย ได้จัดการกระทำผิดเกี่ยวกับใช้ความเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนดอยู่ในกลุ่มที่ตัดคะแนนจำนวน 1 คะแนน ซึ่งเป็นกลุ่มที่ตัดคะแนนน้อยที่สุดในระบบของประเทศไทย การจัดกลุ่มดังกล่าวไม่สอดคล้องกับสภาพปัญหาของความปลอดภัยในถนนของไทยที่สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากการใช้ความเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด และการจัดกลุ่มดังกล่าวยังไม่สอดคล้องกับระบบคะแนนความประพฤติของต่างประเทศ ที่ให้น้ำหนักคะแนนเกี่ยวกับการใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนดสูงมาก โดยสหราชอาณาจักรจะเพิ่มคะแนนโดยเริ่มจาก 3 ถึง 6 เซาท์ออสเตรเลีย จะเพิ่มคะแนนโดยเริ่มจาก 2 ถึง 7 และประเทศฝรั่งเศสจะหักคะแนนโดยเริ่มจาก 1 ถึง 6 เปรียบเทียบกับประเทศไทยที่จะหักคะแนนจำนวน 1 คะแนน ในทุกกรณี

ประเทศไทยจึงควรพิจารณาในการนำสัดส่วนระดับความผิดเกี่ยวกับการใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนด มาปรับปรุงระบบคะแนนความประพฤติของตนเองในอนาคต ให้สามารถตอบสนองสภาพปัญหาได้อย่างเหมาะสมมากขึ้น โดยเฉพาะการพิจารณาเพิ่มจำนวนคะแนนที่ต้องตัดในกรณีผู้ขับขี่ใช้ความเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนดให้มากขึ้น หากยังไม่มีการนำเอาสัดส่วนระดับความเร็วและสัดส่วนคะแนนมาใช้

ในทางกลับกัน ระบบการควบคุมคะแนนความประพฤติของไทยเกี่ยวกับพฤติกรรมเมาแล้วขับ กลับมีการตัดคะแนนในระดับสูงสุดคือ 4 คะแนน ซึ่งใช้กับทุกกรณี หากเปรียบเทียบกับต่างประเทศ โดยสหราชอาณาจักรจะเพิ่มคะแนนโดยเริ่มจาก 3 ถึง 11 เซาท์ออสเตรเลีย จะเพิ่มคะแนนโดยเริ่มจาก 4 ถึง 6 และประเทศฝรั่งเศสจะหักคะแนนในทุกกรณี 6 คะแนน จะเห็นได้ว่าจำนวนคะแนนของประเทศไทยสามารถเทียบเคียงได้กับระดับคะแนนที่เพิ่มหรือตัดจากการกระทำผิดในระดับที่ต่ำที่สุด สิ่งที่น่าสังเกตคือในสหราชอาณาจักร การขับขี่โดยมีระดับแอลกอฮอลล์ในเลือดเกินกว่ากฎหมายกำหนดในระดับต่ำสุด จะถูกเพิ่มคะแนนเพียง 3 คะแนน ซึ่งน้อยกว่าประเทศไทยที่ 4 คะแนน จากข้อมูลทั้งหมดสะท้อนให้เห็นว่าประเทศไทยควรพิจารณานำระดับความรุนแรงของการเมาแล้วขับมากำหนดสัดส่วนคะแนนใหม่ในลักษณะเดียวกับความผิดเกี่ยวกับการใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนดในอนาคตต่อไป

3. การบังคับใช้ระบบการควบคุมคะแนนความประพฤติ

ในอดีต ประเทศไทยเคยนำระบบควบคุมคะแนนความประพฤติมาบังคับใช้แล้ว แต่ไม่ประสบความสำเร็จ ไม่สามารถบังคับใช้ได้จริง ส่งผลให้ทั้งฝ่ายผู้บังคับใช้กฎหมายและภาคประชาชนต่างไม่ยอมรับใน

ระบบดังกล่าวในที่สุด สาเหตุส่วนใหญ่เกิดมาจากการขาดระบบการจัดเก็บและตรวจสอบข้อมูลที่มีประสิทธิภาพ สามารถตรวจสอบความผิดต่างท้องที่ได้

อย่างไรก็ดีในปัจจุบัน สำนักงานตำรวจแห่งชาติได้มีการพัฒนาระบบในการจัดเก็บ รวบรวมข้อมูลใบสั่งทั้งจากอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์และใบสั่งแบบเล่ม รวมถึงการรับชำระค่าปรับทุกเขตทั่วประเทศให้อยู่ในระบบเดียวกัน โดยเป็นการพัฒนาร่วมกับธนาคารกรุงไทย เรียกว่า “ระบบบริหารจัดการใบสั่งจราจรสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (Police Ticket Management: PTM) เรียบร้อยแล้ว

ระบบ PTM ยังครอบคลุมไปถึงระบบบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับขี่โดยอาศัยหมายเลขบัตรประชาชนเป็นข้อมูลเชื่อมโยงกับใบสั่ง สำหรับใช้ในการอ้างอิงการบันทึกคะแนนลงในระบบ โดยระบบสามารถตัดคะแนนความประพฤติจากใบสั่งโดยอัตโนมัติ หรือตัดคะแนนความประพฤติโดยการบันทึกของพนักงานสอบสวนในส่วนผลคดีจากศาลหรือเปรียบเทียบปรับในส่วนที่ไม่ใช่ใบสั่ง นอกจากนี้กรมการขนส่งทางบกจะสามารถเชื่อมต่อเข้ากับระบบ PTM เพื่อทำการคืนคะแนนเมื่อผู้ขับขี่ได้ผ่านการอบรมตามหลักเกณฑ์

จะเห็นได้ว่า ระบบควบคุมคะแนนความประพฤติของประเทศไทยที่กำลังนำมาบังคับใช้ในปัจจุบัน มีความเป็นไปได้ที่จะประสบความสำเร็จมากกว่าในอดีตอย่างเห็นได้ชัด เนื่องจากความสำเร็จของการพัฒนาระบบ PTM ดังกล่าว อย่างไรก็ดีความสำเร็จของระบบควบคุมคะแนนความประพฤติ ยังขึ้นอยู่กับอีกสองปัจจัยที่สำคัญคือ 1) ความต่อเนื่องในการบังคับใช้กฎหมาย และ 2) การสื่อสารกับสังคม

ในส่วนของความต่อเนื่องในการบังคับใช้กฎหมาย จากการศึกษาของยุโรปพบว่าการใช้เทคโนโลยี เช่น กล้องตรวจจับความเร็ว จะส่งผลให้ผู้ขับขี่ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมได้อย่างมีประสิทธิภาพกว่า การใช้กำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจในการออกตรวจตราเพื่อกวดขันวินัยจราจร โดยในส่วนของเจ้าหน้าที่ตำรวจควรมุ่งเน้นไปยังการตั้งจุดตรวจเมาแล้วขับให้มีความเข้มข้นมากขึ้น (van Schagen et al., 2012)

รัฐบาลควรมีการจัดให้มีโฆษณาหรือเผยแพร่ความรู้ เกี่ยวกับความสำคัญและความจำเป็นในการนำระบบควบคุมคะแนนความประพฤติมาใช้ และควรให้ความรู้เกี่ยวกับวิธีการ และรายละเอียดของหลักเกณฑ์ต่าง ๆ เพื่อให้สังคมได้เกิดความเข้าใจ และยอมรับในระบบควบคุมคะแนนความประพฤติดังกล่าว และเมื่อประชากรจำนวนมากในสังคมยอมรับและปฏิบัติตามแล้ว จะส่งผลให้คนอื่น ๆ ปฏิบัติตามไปในทิศทางเดียวกันด้วย

สรุป (Conclusion)

ปัญหาความปลอดภัยทางถนนยังคงเป็นปัญหาสำคัญของประเทศไทยที่ส่งผลให้มีผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจำนวนมาก ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจและสังคมอย่างรุนแรง ซึ่งถนนของประเทศไทยก็ยังคงมีความอันตรายเป็นอันดับต้นๆ ของโลก

ระบบควบคุมคะแนนความประพฤติเป็นมาตรการสำคัญที่สามารถควบคุมพฤติกรรมการขับขี่ให้มีความปลอดภัยมากขึ้น และประเทศไทยกำลังที่จะนำระบบดังกล่าวมาบังคับใช้ในระยะเวลาอันใกล้

จากการเปรียบเทียบระบบควบคุมคะแนนความประพฤติตามคู่มือหลักเกณฑ์แนวปฏิบัติที่ดีที่สุดของระบบคะแนนความประพฤติ (Criteria for BEST Practice Demerit POINT Systems) ของยุโรป และเปรียบเทียบกับประเทศต่างๆ ที่ใช้จำนวนคะแนนที่เท่ากัน พบว่า ระบบควบคุมคะแนนความประพฤติของประเทศไทยที่กำลังจะนำมาบังคับใช้ในปัจจุบัน มีมาตรฐานที่ทัดเทียมกับอารยะประเทศในภาพรวม และมีความเป็นไปได้สูงที่จะประสบความสำเร็จในการบังคับใช้ แต่ควรมีการพิจารณาปรับปรุงระบบคะแนนสำหรับประเภทของผู้ขับขี่ และระดับความรุนแรงในการฝ่าฝืนกฎหมายเกี่ยวกับการใช้ความเร็วและพฤติกรรมเมาแล้วขับ ทั้งนี้ควรมีการทบทวนหลักเกณฑ์ของระบบควบคุมคะแนนความประพฤติทุก 1–2 ปี โดยเฉพาะในปีแรกของการนำไปบังคับใช้ เพื่อปรับปรุงและพัฒนาระบบควบคุมคะแนนความประพฤติของประเทศไทยให้มีประสิทธิภาพสูงสุด ตามสภาพปัญหาและบริบทของสังคมประเทศไทยต่อไป

เอกสารอ้างอิง (References)

กรมควบคุมโรค. (2564). *ข้อมูลผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน จากระบบบูรณาการข้อมูลการตายจากอุบัติเหตุทางถนน (3 ฐาน).* [เว็บบล็อก]. สืบค้นจาก https://data.go.th/dataset/rtddi.

กรมทางหลวง สำนักอำนวยความปลอดภัย. (2563). *อุบัติเหตุจราจรบนทางหลวงแผ่นดิน ปี 2562*. [เว็บบล็อก]. สืบค้นจาก https://bhs.doh.go.th/files/accident/62/report_accident_2562.pdf.

กระทรวงคมนาคม สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร สำนักแผนความปลอดภัย. (2563). *รายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2562*. [เว็บบล็อก]. สืบค้นจาก https://www.otp.go.th/uploads/tiny_uploads/PDF/2563-06/25630601-RoadAccidentAna2562_Final.pdf.

ข้อกำหนดสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เรื่อง การดำเนินการบันทึกคะแนน อบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิดและการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่. (2542, 20 กรกฎาคม). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่มที่ 116 ตอนที่ 57 ง, หน้า 9.

คณะทำงานย่อยเพื่อพิจารณายกร่างและแก้ไขกฎหมายลำดับรอง ชุดที่ 3 สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. (2562). *ตารางสรุปข้อมูลการกำหนดคะแนนของต่างประเทศ และระบบตัดคะแนนเดิมของไทย.* สำนักงานตำรวจแห่งชาติ.

ณัชชา โอเจริญ. (2560). *อุบัติเหตุทางถนน...ความเสียหายร้ายแรงต่อเศรษฐกิจไทย.* [เว็บบล็อก]. สืบค้นจาก https://tdri.or.th/2017/08/econ_traffic_accidents/.

พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535. (2535, 6 เมษายน). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่มที่ 109 ตอนที่ 39, หน้า 44.

พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2562. (2562, 22 พฤษภาคม). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่มที่ 136 ตอนที่ 67 ก, หน้า 67.

RPCA-JCSC

ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน. (2564). *จำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสะสม จากอุบัติเหตุทางถนน ปี 2564 เทียบ ปี 2563*. [เว็บบล็อก]. สืบค้นจาก http://www.thairsc.com/#stats.

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. (2563). *ร่างระเบียบว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขเกี่ยวกับระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ พ.ศ.2563.* สำนักงานตำรวจแห่งชาติ.

Dingle, V. (1985). Deterring traffic offenders through license actions and licence administration procedures. In *Proceedings of the International conference on the prevention of traffic crime* (pp. 72-86).

Directorate for Legal and Administrative Information of France. (2020). *Driver's license points: removal and recovery.* Retrieved from https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F1685?lang=en.

Government of South Australia, Department of Planning, Transport and Infrastructure. [n.d.]. *Demerit points for offences.* Retrieved from https://www.sa.gov.au/__data/assets/pdf_file/0009/11421/MR265-Demerit-Points.pdf.

Government of United Kingdom. [n.d.]. *Penalty points (endorsements).* Retrieved from https://www.gov.uk/penalty-points-endorsements/print.

Parliament of Victoria Australia Road Safety Committee. (1994). *Inquiry Into the Demerit Points Scheme*. Retrieved from https://www.parliament.vic.gov.au/archive/rsc/DEMERIT/demerit1.htm#:~:text=The%20first%20demerit%20points%20scheme,but%20few%20other%20European%20countries.

van Schagen, I., Machata, K., Goldenbeld, C., Jost, G., Klipp, S., Vlakveld, W., & Winkelbauer, M. (2012). *The BestPoint Handbook: Getting the best out of a Demerit Point System*. BestPoint. Criteria for BEST Practice Demerit POINT Systems. Deliverable 3.

World Health Organization. (2018). *Global Status Report on Road Safety 2018*. Geneva: World Health Organization.

Zaal, D. (1994). *Traffic law enforcement: A review of the literature.* Monash University Accident Research Centre.

RPCA-JCSC